

1.V. EL PATRIMONIO FERROVIARIO EN EL ÁREA PORTUARIA DE ENSENADA

Alfredo L. CONTI

INTRODUCCIÓN

La Carta Internacional sobre la Conservación y Restauración de los Monumentos y los Sitios de 1964, conocida como Carta de Venecia, define al monumento como "la creación arquitectónica aislada, así como también el sitio urbano o rural, que nos ofrece el testimonio de una civilización particular, de una fase representativa de la evolución, o de un proceso histórico". Especifica además que "se refiere no sólo a las grandes creaciones sino igualmente a las obras modestas que han adquirido, con el tiempo, un significado cultural"⁽¹⁾.

El decisivo aporte conceptual del importante documento llevó a la valorización de edificios y sitios que habían sido escasamente tenidos en cuenta durante las décadas precedentes y a su consideración como componentes del patrimonio cultural. Entre ellos se incluyen los bienes correspondientes a la denominada arquitectura de la Revolución Industrial, que agrupa a los programas arquitectónicos gestados durante el pasado siglo como respuesta a las nuevas condiciones productivas, sociales y tecnológicas.

En ese campo ocupan un lugar destacado los sitios, edificios, obras de ingeniería y equipamiento que componen el sistema ferroviario. Verdadero símbolo de la era industrial, el ferrocarril revolucionó el transporte terrestre, posibilitando el tráfico de mercadería y pasajeros de un modo sensiblemente más veloz y económico en relación con los sistemas precedentes. Generó, por otra parte, un variado elenco de edificios e instalaciones complementarias propios, una arquitectura que no tenía antecedentes y en la cual fueron aplicados los adelantos tecnológicos que el sistema industrial había puesto en manos de ingenieros y arquitectos.

En nuestro país la primera línea ferroviaria fue habilitada en 1857, uniendo la Estación del Parque, en el sitio donde se halla actualmente el Teatro Colón, y Flores⁽²⁾, dando origen a un sistema que, en pocas décadas, adquiriría un extraordinario desarrollo. El trazado de las líneas troncales estuvo condicionado por el papel asignado a Argentina en el orden internacional, y los rieles cumplirían la misión fundamental de acer-

car la producción agropecuaria a los puertos de ultramar para su embarque hacia los centros de consumo. Es por ello que el desarrollo del ferrocarril está indisolublemente ligado al de los puertos, conformando la combinación entre ambos sistemas "la primera imagen de la revolución industrial en el país, fruto de una trasculturación eminentemente británica en lo que a organización, técnica e imagen arquitectónica se refiere"⁽³⁾.

El actual puerto La Plata constituye una de las empresas ingenieriles más ambiciosas realizadas en el país. A su condición de puerto artificial se suma la presencia de un grupo de edificios e instalaciones que testimonian la complejidad de funciones que el puerto y los sistemas complementarios implican, entre los que ocupan destacado lugar los relacionados con el ferrocarril. El propósito de este artículo es presentar los componentes más significativos de tal patrimonio, quizás no suficientemente conocidos y valorados, confiando en que, al ponerlos en evidencia, se pueda dar un paso en pos de su rescate.

EL FERROCARRIL EN EL ÁREA PORTUARIA

Si bien conocido desde los orígenes mismos de la conquista española, el puerto natural de la Ensenada, considerado el mejor de la banda occidental del Río de la Plata, hubo de pasar por una serie de postergaciones durante el período virreinal. Su misma existencia llevó, no obstante, al establecimiento de población permanente, lo cual impulsó a la fundación de un pueblo bautizado como Villa de Nuestra Señora de las Mercedes y Puerto de la Ensenada de Buenos Aires, dispuesta por el Virrey Avilés en 1801. Fue la Junta surgida de las jornadas revolucionarias de 1810 quien brindó un decisivo impulso para la habilitación y desarrollo del puerto, a lo que siguieron las acciones de fomento encaradas por Bernardino Rivadavia.

El incremento de la actividad haría que, una vez introducido el ferrocarril en el país, el puerto de Ensenada fuera una de las miras incuestionables para la construcción de un ramal que lo uniera con la ciudad de Buenos Aires, entonces capital de la provincia. Es así que en 1863

Guillermo Wheelwright se hizo cargo de la construcción del ferrocarril de Buenos Aires a la Ensenada, iniciándose los trabajos el mismo año y habilitándose el ramal en 1872.

Antiguo conocedor de Ensenada, que había visitado por primera vez cincuenta años antes en compañía de Rivadavia y los ingenieros Santiago Bevans y John Coghlan, Wheelwright tenía una profunda confianza en las posibilidades de su puerto y de la ventaja que para el transporte de mercadería a Buenos Aires significaba la habilitación de los rieles. En el discurso inaugural del ramal afirmaba que "... cuando estén construidas las mejoras que se piensan hacer en la Ensenada, las facilidades existentes serán grandemente aumentadas, habrá holgura suficiente en los muelles, con los cuales comunicará el ferro-carril, y la manipulación y transporte de las cargas será más fácil aún" (4). No imaginaba que, en pocos años más, la situación de la región cambiaría notablemente; por un lado, el proceso de acumulación fluvial modificaba a ritmo acelerado el perfil de la caleta, a la vez que las tierras altas frente al puerto serían el sitio escogido para la fundación de la nueva capital de la provincia.

La localización de La Plata en las lomas de la Ensenada respondió a la aptitud de los terrenos y a la posibilidad de contar con un puerto, dos de los requisitos establecidos para el sitio de implantación. La piedra fundamental fue colocada el 19 de noviembre de 1882 y diez meses más tarde se iniciaron los trabajos de construcción del puerto artificial. El proyecto del ingeniero holandés Juan Abel Waldorp se estructura básicamente a partir de un canal que, desde la costa del Río de la Plata, atraviesa la isla y el río Santiago, resto de la antigua caleta entarquinada por la acumulación fluvial, un dique central de 1145 metros de longitud y dos canales laterales que, con un recorrido de 14 Km. posibilitarían la existencia de un puerto de cabotaje en las puertas mismas de La Plata, si bien de los cuatro diques proyectados sólo se materializó uno. (Fig. 1)

El ferrocarril no tardaría en llegar a la nueva terminal fluvial, denominada desde entonces Puerto La Plata, ya que en 1889, aun antes de la conclusión de las obras de construcción, se procedió a la extensión de un ramal del Ferrocarril Oeste desde la estación Tolosa hasta la estación "Dock Central", en el área portuaria. Posteriormente se prolongó el ramal hasta Río Santiago y se lo empalmó con la nueva estación de La Plata, ubicada en Av. 1 y Diagonal 80. Una vez terminadas las obras del puerto, el ferro-

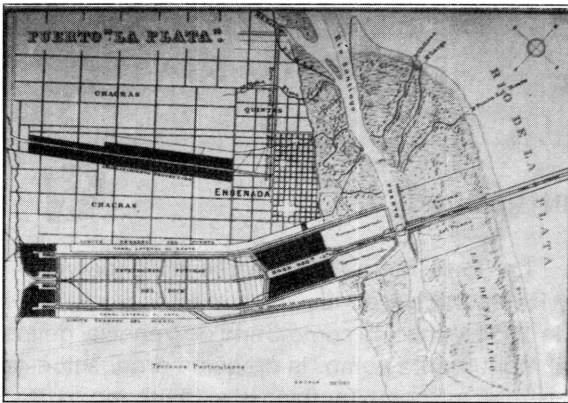


Figura 1: Puerto La Plata. De Com. E. Resena estadística y descriptiva de La Plata", 1885.

carril Buenos Aires y Ensenada prolongó en 1892 la línea desde la estación Ensenada hasta el área portuaria. De este modo, el puerto quedaba conectado a la red ferroviaria principal del país. En 1898 el Ferrocarril del Sud se hizo cargo del Buenos Aires y Ensenada y, un año más tarde, de algunos ramales del Ferrocarril Oeste, que incluían los tramos Tolosa - Ensenada y La Plata - Río Santiago.

EL PATRIMONIO FERROVIARIO EN EL ÁREA PORTUARIA

Al hacer referencia al patrimonio arquitectónico ferroviario surge la imagen de la estación como componente principal y más característico. Como conjunto de edificios e instalaciones, la estación puede considerarse tanto un edificio público como un sitio industrial, puesto que incluye hangares para locomotoras, hangares para coches y vagones, torres de agua, cabinas de señales, talleres, depósitos para mercaderías y edificios para pasajeros. Las grandes terminales asumen una doble función: representativa y funcional, por lo que en su resolución arquitectónica es esmerada y desarrolla una cierta monumentalidad. En cuanto a las intermedias, su jerarquía puede estar en relación con la talla de la localidad o la distancia a la terminal, ya que actúan como posta o lugar donde se deposita todo lo que puede ser necesario para el transporte: carbón, agua, coches y locomotoras (5).

En su etapa inicial, el diseño de estaciones resultó problemático por cuanto se trataba de un tema sobre el que no había antecedentes. En 1830, las terminales de la línea Liverpool-Manchester establecieron las funciones esenciales de boletería, salas de espera y plataformas protegidas para los pasajeros. En el caso de las

intermedias, se había establecido que los usuarios no debían cruzar las vías, por lo que surgió el tipo básico de una sola y larga plataforma para trenes en ambas direcciones⁽⁶⁾.

En el área del Puerto La Plata, las instalaciones ferroviarias se encuentran en el sector Oeste del dique central (Ensenada) y se concentran en tres enclaves correspondientes a la estaciones Ensenada, Dock Central y Río Santiago.

La primera corresponde al antiguo ferrocarril Buenos Aires y Puerto de la Ensenada y se encuentra incluida en la planta urbana. Corresponde al tipo de estación intermedia con un solo andén. La importancia asignada a esta estación se hace evidente al considerar sus características y dimensiones, ya que se trata de un cuerpo central de un nivel, abierto hacia el andén y hacia una de las calles de la ciudad y dos laterales que lo duplican en altura, solución atípica en estaciones intermedias de la línea. La caja muraria de ladrillo visto se articula a través pilastras y cornisas revocadas que marcan el ritmo de la composición arquitectónica. Hacia el andén se halla el clásico cobertizo de chapa sobre estructura que combina partes metálicas y madereras. (Figs. 2 y 3)

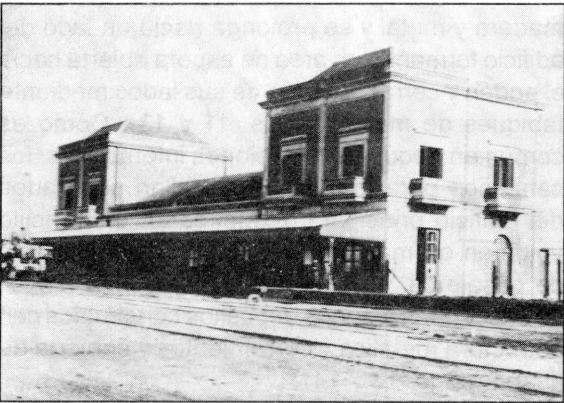


Figura 2



Figura 3

Una vez desafectado el ramal el edificio fue objeto de un proyecto de reciclaje para albergar oficinas públicas, paralizado una vez iniciadas las obras de ejecución, que desvirtúa la volumetría y el aspecto originales. A la vez, los terrenos comprendidos en manzanas de la planta urbana por los que corrían los rieles fueron enajenados, encontrándose en algunos testimonios de su anterior afectación ferroviaria, tales como los restos de un antiguo tanque de agua. (Fig. 4)

En la prolongación de los rieles hasta el puerto artificial fue necesario sortear el canal lateral Oeste, lo que dio lugar a una significativa obra de ingeniería, como es el puente metálico que, girando sobre su punto central, permitía el paso de los barcos por la vía navegable. (Fig. 5)

En lo que concierne al conjunto de la estación Dock Central, ubicada próxima al dique principal del puerto, el edificio de pasajeros constituye un caso sumamente interesante a nivel tipológico y



Figura 4



Figura 5

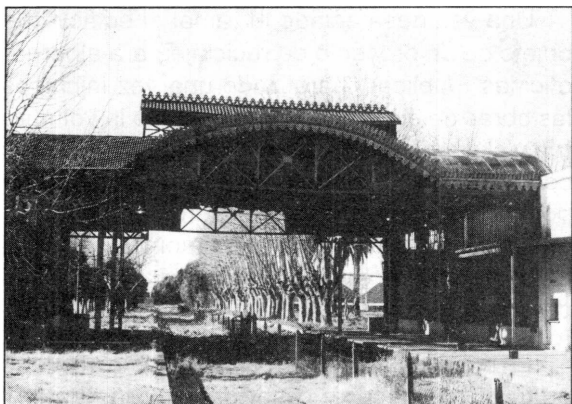


Figura 6

constructivo. Se trata de una estación de doble andén, con la particularidad que el espacio entre ambos se encuentra cubierto mediante dos bóvedas de chapa sobre una estructura de acero y madera de sofisticado diseño (Figs. 6 y 7). El sistema constructivo combina partes de mampostería con otras de madera, lo que otorga al edificio su característica fisonomía (Figs. 8 y 9). Esta estación era utilizada en relación con el área de embarque y desembarque de pasajeros y de ahí la presencia de un restaurante de considera-

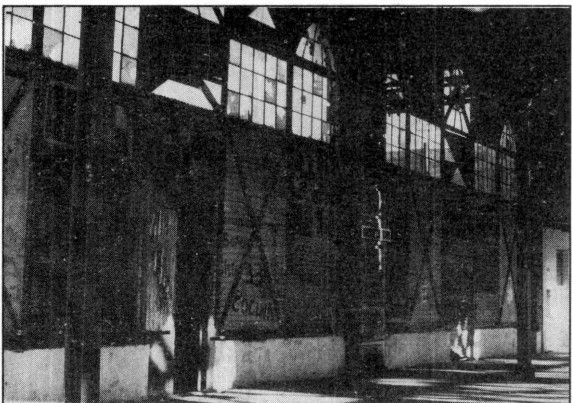


Figura 8

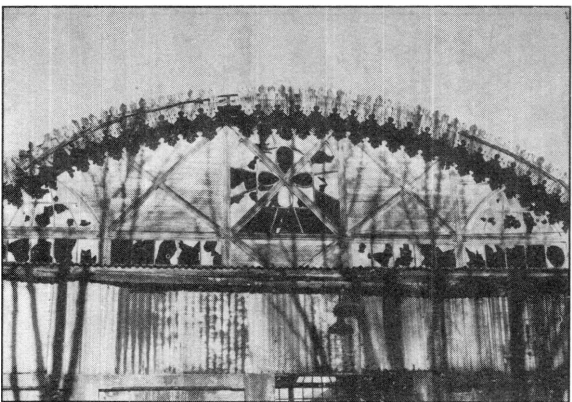


Figura 9



Figura 7

bles dimensiones para la escala del edificio. Hacia la ciudad, se abría a una de las calles orientadas según el diseño del puerto, la cual, luego de sortear el canal lateral Oeste enlazaba con el trazado urbano de Ensenada.

La estación Río Santiago, por su parte, constituía el punto final del recorrido ferroviario en el área portuaria. El edificio original estaba construido en madera (Fig. 10), en tanto que el actual corresponde al tipo más difundido de construcción mamposteril con cubierta de chapa a dos aguas. El cobertizo sobre el andén consta de una cubierta de chapa sobre estructura de madera y metal y se prolonga hacia un lado del edificio formando un área de espera abierta hacia el andén y cerrada en dos de sus lados mediante tabiques de madera (Figs. 11 y 12). Como es común en pequeñas estaciones intermedias, los sanitarios para el público se hallan separados del edificio principal y resueltos en un sencillo volumen de mampostería. Más allá del edificio de pasajeros, en el extremo de la línea férrea, se encuentran algunos depósitos construidos con estructura metálica y cerramientos y cubierta de chapa. (Figs. 13 y 14)

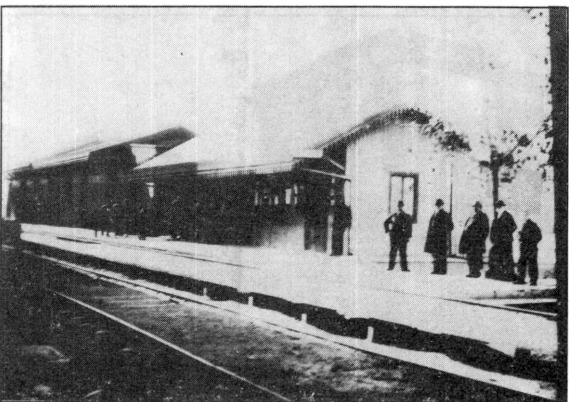


Figura 10



Figura 11

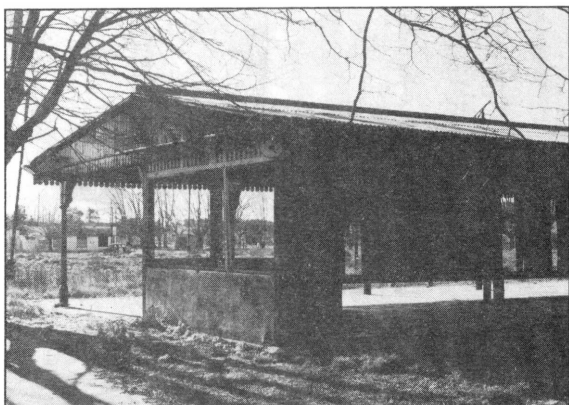


Figura 12

EL PATRIMONIO FERROVIARIO EN LA ACTUALIDAD

La situación actual de los edificios e instalaciones ferroviarios del área portuaria es el resultado de las circunstancias que incidieron en la historia del Puerto La Plata y en el desarrollo del propio sistema de transporte. El puerto fue transferido a la Nación en 1904; durante el transcurso del siglo adquirió un perfil netamente industrial, al servicio de los frigoríficos instalados junto a los muelles y de la refinería de petróleo próxima. Con el cierre de los frigoríficos pasó a ser un puerto eminentemente petrolero, con una mínima actividad en relación a su capacidad potencial.

Todos los edificios e instalaciones descritos se encuentran en la actualidad desafectados de su uso original. La cuasi paralización del puerto y la lenta pero inexorable decadencia del sistema ferroviario llevó a la eliminación de los servicios de pasajeros y a la virtual clausura de los ramales. De ahí la presencia de un patrimonio ocioso y sometido a un creciente deterioro.

En el transcurso de los últimos años se han anunciado planes que apuntan a la reactivación

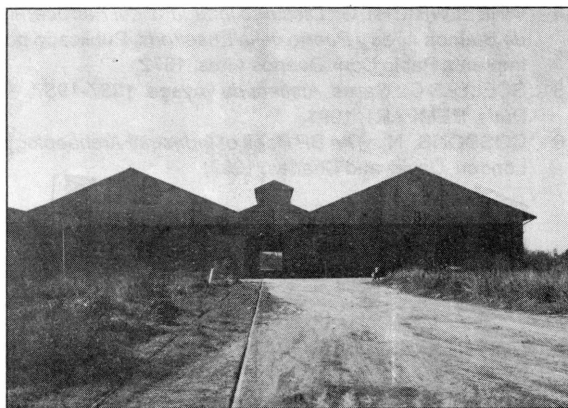


Figura 13



Figura 14

del puerto La Plata y al establecimiento de una Zona Franca en relación con el mismo. Algunas líneas ferroviarias, por su parte, dan señales de despertar del letargo en que se hallaban. Sumando posibilidades, es posible que se abra una nueva perspectiva para este patrimonio. Quizás ninguno de los inmuebles presentados ostente valor paradigmático, pero, en su conjunto, han jugado un papel importante en la identidad del área. Cabe esperar que dicho papel no sea ignorado en la planificación del desarrollo futuro.

NOTAS

- 1 - CARTA INTERNACIONAL SOBRE LA CONSERVACIÓN Y LA RESTAURACIÓN DE LOS MONUMENTOS Y LOS SITIOS (Carta de Venecia), 1964. Versión en castellano distribuida por el Comité Argentino del ICOMOS (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios) en Boletín N° 1, Buenos Aires, 1995
- 2 - GAZANEJO J. y M. SCARONE: *La Arquitectura de la Revolución Industrial en Argentina*. Buenos Aires, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, 1966.
- 3 - SCALABRINI ORTIZ R.: *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. 8va. Edición. Buenos Aires, Editorial Plus Ultra, 1983.

- 4 - WHEELWRIGHT G.: *Discurso inaugural del Ferrocarril de Buenos Aires y Puerto de la Ensenada*. Publicado por Imprenta Pablo Coni. Buenos Aires, 1872.
- 5 - SCELLES C.: *Gares. Ateliers du voyage. 1837-1937*. Paris, REMPART, 1993.
- 6 - COSSONS, N.: *The BP Book of Industrial Archaeology*. London, David and Charles, 1987.

Las fotografías antiguas pertenecen a la colección del Museo Nacional y centro de Estudios Históricos Ferroviarios, Buenos Aires.

OTRAS FUENTES BIBLIOGRÁFICAS:

- CESTINO, F.: *Apuntes para la historia del Partido de la Ensenada. 1821-1882*. Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires. La Plata, 1949.
- DE PAULA, A. S. J.: *La ciudad de La Plata, sus tierras y su arquitectura*. Buenos Aires, Banco de la Provincia de Buenos Aires, 1986.
- LÓPEZ, M.J.: *Historia de los Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires. 1857-1886*. Buenos Aires, Lumiere, 1991.
- RÖGIND, W.: *Historia del Ferrocarril del Sur. 1861-1936*. Buenos Aires, Estudio Gráfico Argentino S.A., 1937.
- VITALONE C., A. CONTI y J. RODRÍGUEZ: *Otro puerto en el mismo puerto*. Documento de Avance del proyecto "Estrategias para el desarrollo del Puerto La Plata". CIC, 1995. Inédito.